

⑤ 日本国特許庁(JP)

⑥ 特許出願公開

⑦ 公開特許公報(A) 平2-246863

⑧ Int. Cl.⁹

識別記号

庁内整理番号

⑨ 公開 平成2年(1990)10月2日

B 61 D 17/04

7140-3D

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全5頁)

⑩ 発明の名称 鉄道車両の構体構造

⑪ 特 願 平1-68770

⑫ 出 願 平1(1989)3月20日

⑬ 発 明 者 望 月 旭 東京都国分寺市光町2丁目8番38 財団法人鉄道総合技術
研究所内

⑭ 発 明 者 伊 藤 順 一 埼玉県与野市上落合454-2-407

⑮ 発 明 者 北 山 茂 岐阜県岐阜市加納大馬町3-4-623

⑯ 発 明 者 太 田 芳 夫 京都府京都市南区吉祥院中島町28

⑰ 出 願 人 財団法人鉄道総合技術 東京都国分寺市光町2丁目8番38
研究所

⑱ 出 願 人 日本車輛製造株式会社 愛知県名古屋市中区三本松町1番1号

⑲ 代 理 人 弁理士 木戸 伝一郎 外2名

最終頁に続く

明 細 書

1. 発明の名称

鉄道車両の構体構造

2. 特許請求の範囲

1. 車両の長手方向に形成した断面が中空状の
型材を接合して構体を構成したことを特徴とする
鉄道車両の構体構造。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、鉄道用車両の構体構造に関する。

(従来の技術)

従来の鉄道車両の構体は、大別して、左右の側
構と屋根構、台枠及び動揺とからなり、これらを
結合した構体に、窓や出入口扉等の車体構成部分
を後付けしている。

また近年では、車体を軽量化して電力消費量の
運用費の節減を図るために、構体に軽合金を使
用した軽合金車両が知られている。

第4図は、この軽合金車両の構体の一例を示
すもので、このうち左右の側構1、1は、それぞ

れ側構2や横枠3に厚板や鋼板或いは外板4や内
羽目板等を組合わせて、また屋根構5では、長桁
6や梁木7に厚板外板8や天井板等を組合わせて、
阿横に台枠9では、横梁10や側梁11に床受け
板12等を組合わせてそれぞれをユニット化し、
これらユニットを結合して構体を構成する。

これら構体の各構成部材は、軽合金を材料に、
各部の剛性や強度を勘案して様々な形状に折曲し
た型材等を組合わせて用いられる。

(発明が解決しようとする課題)

しかしながら上述のものでは、構体を構成する
部材及びこれらを連結する部品の点数が非常に多
いことから、部材・部品の製作工数や品質・強度
面で不利であり、またこれらの組立て工数も多く
複雑なため、機械化・自動化による生産性の向
上が困難で、コストダウンが図りにくかった。

本発明は、かかる実情を背景にせよとなされたも
ので、構体を構成する部材を簡素化することによ
り、構体の大幅な軽量化を図ると共に、構成部材
及び連結部品の点数を減少し、また組立て工数を

大抵に閉結して、生産性の向上とコストダウンを図った鉄道車両の構体構造を提供することを目的としている。

(問題を解決するための手段)

本発明は、上述の目的を達成するため、車両の長手方向に形成した断面が中空状の型材を組合して構体を構成したことを特徴としている。

(作 用)

上記の構成によれば、側梁や屋根梁等の形状や強度に合わせて形成した複数の中空型材を、車体の長手方向にのみ溶接等で連結するだけで構体が形成され、部材を機械に組む作業を必要としない。

また、溶接方向が一方向に長く単純であることから、自動溶接機による組立てが容易で、作業性を著しく向上できると共に、溶接歪みの発生が少なく、取除・仕上作業が大幅に簡便可能となり、組立て治具も簡便なもので済む。

更に、窓や側出入口等の開口は、構体の必要部分を切り抜くだけで形成でき、軽量化のために

は、二重構造となる中空型材の内側を部分的に切抜くことも容易であり、また剛性や強度を要する箇所では、必要に応じて型材の中空部内に補強の筋力リブを設けることもできる。

(実施例)

以下、本発明の一実施例を図1図乃至図3図に基づいて説明する。

車両用の構体20は、従来例に示す側梁1に相当する部分を窓部型材21と屋根型材22で、屋根梁5を屋根型材23と野地板材24で、また台枠9を床型材25と側梁型材26で、それぞれ必要に応じて適宜数組合わせて構成される。

各型材21、22、23、24、25、26は、車両の長手方向に向けて連続配置される長尺部材で、対向する内板27aと外板27bの両端部を組板27c、27cで連結し、これらに閉結される中空部内に、筋力リブ27dをトラス状に連続した断面中空状を呈するもので、これらの型材21～26は、それぞれ軽合金を材料に押出し成形されて一体形成される。

このうち窓部型材21には、窓枠の上縁または下縁を支承するための受け片21aが突設されており、型材21～26は、側梁を付合せてその内外部を溶接して接合される。

第2図は、窓部型材21と屋根型材22との接合を示すもので、屋根型材22の組板27cには、内板27a及び外板27bと面一のノス形突片27e、27eが、また窓部型材21の組板27cには、上記ノス形突片27e、27eの内側に接合されるオス形突片27f、27fがそれぞれ突出形成され、オス形突片27f、27fをノス形突片27e、27eに接合したのち、ノス形突片27e、27eの先端部を車両の長手方向に連続溶接して接合される。

上記突片27e、27fは、接合後の溶接接合によって、特に車体幅方向に対する接合強度を充分に付し、更にトラス状に配置される筋力リブ27dと相俟って、高い剛性力と強度とを呈するものである。

窓部型材21と野地板材24との接合を始めと

するその他の部分の接合は、上記窓部型材21及び屋根型材22との接合と同様に、ノス形突片27eとオス形突片27fとを接合して溶接される。

しかし、例えば屋根や床部では、押出し用の型の種類を多くしないために、第3図に示す如く、組板27cの所外端に、内板27a及び外板27bと面一の受け突片27g、27gをそれぞれ突出して設け、これら突片27gと組板27cとに囲まれる連結部の空間に、軽合金を材料に押出し成形で形成した1型のジョイント部材28を介装して補強し、その外部に突合わせられる両受け突片27g、27g間を溶接して接合してもよい。

上述の両接合では、溶接方向が直線状に長く単純であることから、自動溶接機による接合が容易となり、組立て治具も簡便なもので済ませることができ、組立て作業性を著しく向上できると共に、溶接品質の向上が図られるため歪みの発生が少なく、気密及び水密性が向上する。

このようにして組立てられた構体20は、窓部

形材21、21に側窓用の開口29が内板27aと外板27bを貫通して、また図形形材23及び折断形材24の内板27aには、軽量化を主目的に、内板27aを必要に応じて切り抜いた開口部30が形成されており、内外板27a、27b間の中空部は、電線トイや断熱材等の配置若しくは風通として利用することができる。

従って、本実施例の構体20は、形材21~26を、内外板27a、27bの2重板構造で、更にその隙間を部板27c、27cで閉塞した中空状としたから、全ての方向に荷重を受けることができて、剛性及び強度が従来構造よりも高まり、しかも一層軽量となる。内外板27a、27b間の補強リブ27dは、剛性力や強度の必要性に応じて、適宜増減して設ければよい。

これにより、2重板構造は、気密圧力荷重にも均一な板面応力と結合部応力となり、超高速度風のような、特に高い気密性を必要とする構体に最適である。

また、各形材21~26の隙間した内外を相対

位置で直線状に接合するのみで接合できるので、充分な密着強度を保持し得ると共に、前記作業が単純で、自動化も容易に行なえるので、作業性の向上と密着品質の向上が図れる。

更に、従来のような柱や梁等の枠組みを必要としない構造であるから、側窓や側出入り口等の開口部は切り抜くだけで簡単に形成できると共に、直接目に触れない部分の内板を、同時に切除することも可能で、最適な強度の確保と徹底した軽量化設計が図れ、しかも部品点数と組付け工数を著しく削減できるので、製造コストの低減と製作期間の短縮化が可能となって、素早く軽量の構体を安価に提供できる。

尚、上記実施例では2つ接合形態を示したが、本発明はこれ以外の他形状であってもよく、また補強リブの配置形態及びこれの省略も自由である。
(発明の効果)

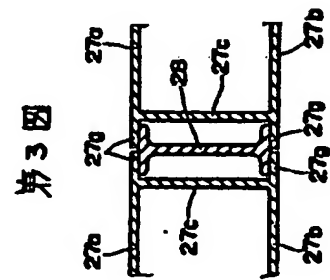
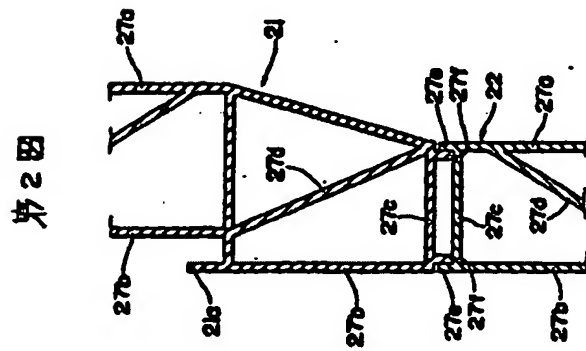
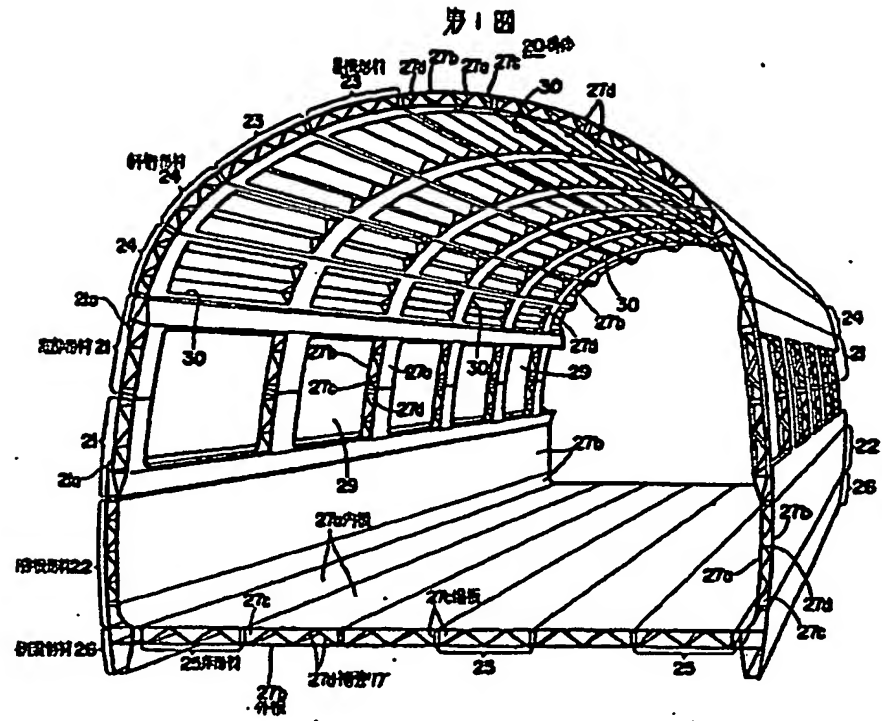
本発明の構体構造は、以上説明したように、車両の長手方向に形成した断面中空状の形材を接合して構成したから、部品点数及び組立て工数を著

しく削減できると共に、作業性の向上と相俟って製作期間の短縮化が図れ、生産性の向上と大幅なコストダウンにより、素早く軽量の構体を安価に提供することができる。

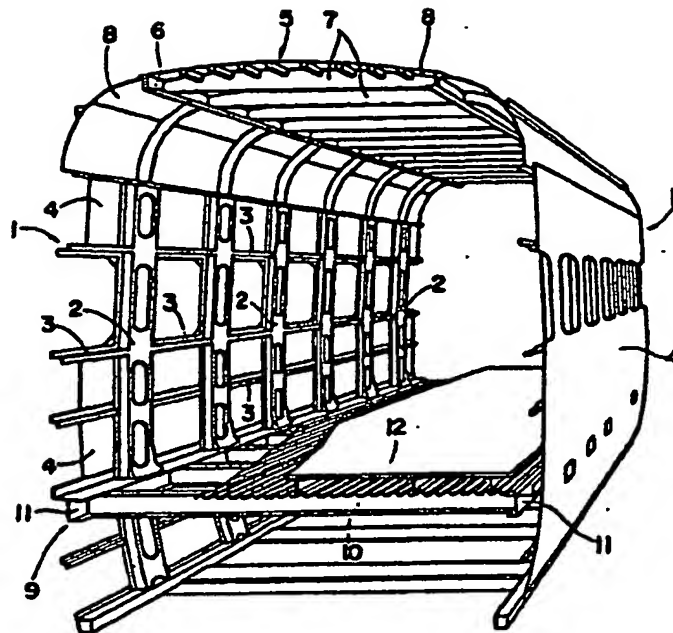
4. 図面の簡単な説明

第1図乃至第3図は本発明の一実施例を示すもので、第1図は構体の斜視図、第2図は窓部形材と部板形材の接合を示す断面図、第3図は他の接合形態を示す断面図、第4図は従来の構体構造を示す斜視図である。

20—構体 21—窓部形材 22—部板形材 23—部板形材 24—折断形材
25—床形材 26—側壁形材 27a—内板 27b—外板 27c—部板 27d—補強リブ
27e—ノス形突片 27f—オス形突片 27g—受け突片 28—ジョイント部材 29—側窓用の開口 30—開口部



第4図



第1頁の続き

①発明者	関谷	守	愛知県名古屋市熱田区三本松町1番1号 日本車輛製造株式会社内
②発明者	峰岸	俊彦	愛知県名古屋市熱田区三本松町1番1号 日本車輛製造株式会社内

PAT-NO: JP402246863A

DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 02246863 A

TITLE: BODY STRUCTURE OF RAILWAY VEHICLE

PUBN-DATE: October 2, 1990

INVENTOR-INFORMATION:

NAME

MOCHIZUKI, AKIRA

ITO, JUNICHI

KITAYAMA, SHOUERU

OTA, YOSHIO

SEKIYA, MAMORU

MINEGISHI, TOSHINIKO

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

RAILWAY TECHNICAL RES INST

N/A

NIPPON SHARYO SEIZO KAISHA LTD

N/A

APPL-NO: JP01068770

APPL-DATE: March 20, 1989

INT-CL (IPC): B61D017/04

US-CL-CURRENT: 105/397

ABSTRACT:

PURPOSE: To aim at improving productivity and reducing the cost by bonding forming members, having hollow cross sections, formed in the longitudinal direction of a vehicle so as to construct a body structure.

CONSTITUTION: A vehicular body structure 20 is constructed by assembling the appropriate number of window forming material 21 and wainscot panel forming material 22 as the side structure, roof forming material 23 and pole plate forming material 24 as the roof structure, and floor forming material 25 and side beam forming material 26 as an underframe respectively as occasion demands. Each of the forming material 21-26 is a long-sized member continuously disposed toward the longitudinal direction of the vehicle, both edge parts of facing inner plates 28a and outer plates 27b are connected by baseboards 27c, and in the hollow part surrounded by the inner and outer plates 27a, 27b and baseboards 27c, reinforcing ribs 27d are continued in the trussed state. These forming members 21-26 made of light alloy are integrally formed by an extruder. Among them, however, the window part forming member 21 is provided pressuratively with a receiving place 21a for supporting the upper or lower edge of a window frame, side edges of the forming members 21-26 are placed facingly and their inner and outer parts are bonded by welding. The body structure 20 capable of bearing load in all the directions and high rigidity and strength can be thus obtained.

COPYRIGHT: (C)1990 JPO&Japio

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.